

議事要旨

会議名称	令和7年度第6回立川市地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和7年11月26日（水曜日）午後3時00分～午後5時15分
開催場所	立川市女性総合センター5階第3学習室
内容	<p>■議事</p> <p>1. 立川市地域公共交通計画素案について</p> <p>■その他</p>
配布資料	<p>・立川市地域公共交通活性化協議会資料</p> <p>資料1：立川市地域公共交通計画素案</p> <p>参考資料1：骨子案からの計画素案構成の見直しについて</p> <p>参考資料2：立川市地域公共交通計画素案（概要）</p> <p>参考資料3：計画策定までのスケジュールについて</p> <p>参考資料4：第5回協議会におけるご意見への対応</p>
出席者	<p>[委員]</p> <p>岡村敏之委員（会長）、稲垣具志委員（副会長）、佐藤祐浩委員、秦野凌委員、三浦裕介委員、富樫秀樹委員、高筒滋委員、梶田宜希委員、倉科大地委員（代理：名取氏）、小林聡委員、中山俊夫委員、榊原元秋委員、小楠英之委員（代理：半田氏）、青山琢人委員、伊藤和香子委員、鈴木学委員、宮本直樹委員、矢倉邦彦委員、梅田茂之委員、岡本康彦委員、大石幸治委員、浅見由希乃委員、住吉正光委員、太田勇委員、佐藤岳之委員</p> <p>[事務局]</p> <p>地域公共交通担当課長 細田 悠介、地域公共交通係長 岩崎泰之、中山ゆきな</p>
公開及び非公開	公開
傍聴者数	3人

■議事

・立川市地域公共交通計画素案について（資料1）

事務局より、資料1（第1章～第4章）の概要とともに主要な内容について説明した。

（委員）立川駅を中心とした放射線状の人の動きが立川市の移動の軸であるという考え方は、この計画においても変わらないということによいか。それともここまで環状線状の移動に関する言及がないように、本計画では環状線状の移動の軸は目指さないということによいか。

環状線状の移動を軸と考えない場合、立川駅における乗継の分かりやすさやバリアフリー等の観点から、乗継のしやすさについて検討する必要があると考える。

⇒（事務局）現状、立川市の移動の総量は JR 立川駅へのものが多いというのは、各種データから示されていることから分かる事実である。本市が考える持続可能な公共交通ネットワークにおいても基幹交通や幹は東西南北と放射状に確認できている。その中で横（東西）方向の地域内での移動については、ワークショップにおいて、ニーズがあることは認識しているが、東西方向の幹と同程度ほどは需要がないことも同時に確認している。そのため、東西方向の地域内での移動は枝葉の交通で担い、基幹交通や幹と連携することによって対応することを考えている。

乗継のわかりやすさについては、立川駅に限らず必要であると考えている。これについては後ほど改めて事業の説明をする。

（委員）タクシーに関する言及がない。高齢者が基幹交通や幹を利用できない場合に利用するのはタクシーである。これから高齢化が進むことを考慮すると、ますますタクシーの需要は高まってくるかと思うが、タクシーに関する現状と将来の展望が、この計画からはわからない。

⇒（事務局）タクシーについて、現状把握の部分では、タクシー事業者に対してヒアリング調査を行っている。今回は課題、施策、基本方針に直結する部分としてバスに関する事項を中心に記載しているが、タクシー事業者へのヒアリング結果については資料編に掲載予定である。また、第4章の41ページに、表4-1 公共交通ネットワーク構造を示しているが、その中で、タクシーについては個別輸送に近い形なので、きめ細かいニーズに対応するものとして枝葉の交通手段の1つとして位置づけをしている。

（会長）第1章でタクシーは本計画の対象範囲であると明記しており、また第4章の41ページでは枝葉の1つとしてタクシーについて記載している。さらに、第5章においてはタクシーに関する事業をいくつか記載しているが、事業の具体的な内容等については、個別の検討

になるという理解でよいか。

⇒（事務局）その認識で問題ない。

（委員）41 ページの将来の公共交通ネットワークの考え方において、持続可能なネットワークと乗り継ぎ利便性の向上は重要かつ目指していくべき内容だと思うが、ダイヤの乱れ等もある中、実現は困難だと感じる。

持続可能な交通ネットワークの形成に向けては、利用者数などに応じてと説明があったが、具体的な基準等はあるのか。

⇒（事務局）本計画ではあくまでも将来像を実現するための公共交通ネットワークの考え方を示している。当図は、以降に説明する事業や施策の展開の際には、「持続可能なネットワークの構築」と「乗り継ぎ利便性の向上」といった 2 つの視点を持って取り組んでいくということを示すものである。

（会長）41 ページ①の「持続可能なネットワークの構築」については、限られた資源で対応していくには、需要がない乗り物の提供はしないということだと理解した。

41 ページ②については、乗り継ぎ場所の環境改善という趣旨であることは理解したが、不便だが、乗り換えは必要としない交通手段に関する関与の優先順位は今後高くはないという理解でよいか。

⇒（事務局）需要規模を見極めたうえで、基幹交通や幹にアクセスすることや、複数の交通手段が集まる場所へ行けるようにするなど、乗り継ぎはあっても各地域から拠点等へアクセスできる環境にするという趣旨である。その交通環境も整えられない場合、個別輸送の話となるが、そのような状況に将来ならないように、色々な選択肢があるべきだという趣旨から「誰もが乗り継ぐことで出かけた場所まで行ける」と記載している。

（会長）考え方の前提が現状公共交通を取り巻く環境は厳しく、工夫の必要があるとのことだったため、市民の方等に納得してもらう必要はあるが、引き続き明瞭な説明に向けて事務局で検討いただきたい。

（委員）P. 26 のグラフは、図の左側に「生産年齢」と「高齢者」の記載が漏れてしまっているのではないか。

⇒（事務局）修正したい。

（副会長）第 4 節（P. 22）には移動に関わる実状に関するご意見について、第 5 節（P. 25）には将来的なニーズの話について、1 回目のワークショップの内容が記載されている。P. 22 のご意見については、項タイトルでワークショップの趣旨を表現していただきたい。1 回目のワークショップの前半は、日常の移動手段に関して議論する中でも、その元となる移動の目的となる生活の実態はどうかという点にかなり重きを置いているので、それが分かる表現としていただきたい。

1 回目のワークショップでは日常生活における移動の実態をまず把握

し、それにもとづいて、ニーズを考える流れとしている。目次を見たときにもこういった趣旨がわかるようにご配慮いただきたい。

(会長) 移動の現状というよりは、生活実態と移動との関わりという観点で読んでほしい。地域によっては公共交通によって移動できない方面があったとしても、ニーズがない移動については掲載されていないと理解している。

(副会長) ワークショップにおいて衝撃を受けたのは滝ノ上会館の拠点としてのポテンシャルである。会館に ATM があれば立川駅まで行かなくてもよいなどの意見があり、これは都市計画マスタープランとも関係する話ではあるが、拠点整備を進めていけば全員が立川駅への移動を求めるわけではなくなる可能性もあるというような印象を受けたので、地域内交通の役割が重要だと感じた。ただ、地域内交通を考えるにあたってはその考え方に至る背景が重要だと考え、生活と交通を併せて議論をすることにこだわった。

(会長) 公共交通の厳しい現状だけでなく、生活における移動のニーズについても記載するべきだと理解した。

・立川市地域公共交通計画素案について（資料1）

事務局より、資料1（第5章～第6章）の概要とともに主要な内容について説明した。

(委員) 事業13（P.64）の地域内交通の導入支援制度について、規模感がかめず、イメージがまだできてない。これから始めることだから仕方がないが、委員の認識もまちまちになっているのではないか。具体例を示していただけるとわかりやすい。

事業18（P.72 地域内交通等を利用したお出かけの促進）については、具体的にどういった取組みを指しているのか想像がつかない。令和8年度から取り組むということであるが、具体的にどういった取組みを行っていくのか教えていただきたい。

⇒（事務局）事業13に関して、まず規模感については、地域内交通のエリア的な広がりには、枝葉の交通であるため、基幹交通や幹のエリアを跨いでほかのエリアまで大きく広がっていくというものではない。

また、枝葉の交通の中にもレベルがあると考えている。地域の需要に応じて規模は決めていくため、規模感は様々であると考えているが、地域ごとの需要規模については、次年度以降地域に入って、地域の主体となる市民のニーズを理解しながら事業を進めていく予定である。具体のエリアについてはまだ検討している段階であるので、現時点では何も示すことはできないが、需要規模に応じた交通手段を検討しようと考えているところである。

事業18については、コラムに記載のとおり、小平市が近隣の商店街と組んで割引クーポンを配布するという取り組みをしていることなど

を参考に、本市では、地域内交通を導入するときの利用促進策の 1 つとして考えられるのではないかという位置づけでここは書かせていただいている。

(会長) 今の説明を聞くと、当事業に関しては素案が出た後も加筆修正が入る可能性がある。

また、事業 13 の規模感についても、コラムで取り上げている川崎市のやまゆり号は 1 日 10 便以上、100 人程度利用しているものであり、近隣市である国立市のあおやぎっこと同じか、それ以上の規模感である。現状の記載だと、この事業として、コラムで記載している程度の規模感を想定しているようにも見えるため、具体の想定がないのであればもう少しこれから検討を進める旨を記載してもよいと考える。

(委員) 地域内交通に関して、自分たちの地域のことを自分事として考えていく機会としてはとても重要だと思うので、そういった点においては社会福祉協議会としても協働していけたらよいと思っているが、安全性の担保については、状況を確認したい。どういう規模感で、どういう仕組みづくりをしていくのかにもよるが、地域の方が主体となって運行していく仕組みを作るのであれば、地域内交通の導入支援制度の中で、ある程度責任の所在や安全性などが担保されている状態であったほうが、市民や利用者の方は安心してアイデアを出せるのではないか。

⇒ (事務局) 公共交通において安全性は非常に大事な観点である。安全性の担保のためには、保険や運行管理の体制等も含めて検討をしていく。今回の地域内交通導入支援制度においては、令和 11 年度から制度の運用開始を位置づけているが、それまでの期間にパイロット事業を継続して行い、継続性があるのか、課題が解消されているのか、など試行錯誤をし、制度の内容を詰めていく予定である。ただ、一定の考え方を持って地域に入っていかなければ地域の方の意見も引き出せないと考え、現状のような整理を行っている。

(委員) 地域内交通制度を利用する方は地域内での移動が困難な方や車いす利用者ではないかと想像する。事業の中にバリアフリー化の推進もあるが、地域内交通で運用する移動手段に関しても、誰もが利用できるという視点で、リフトのついた車などを準備していただくなど、誰もが利用できる形で事業を進められるとよいと思っている。

⇒ (事務局) 地域内交通に関して、ユニバーサルデザインの観点は持った上で、地域内交通導入支援制度、パイロット事業は検討を進めていく必要があると考えている。一方で、実際に地域毎にどういった方がターゲットになるのかによっても車両のスペックは変わってくると思うが、パイロット事業ではそういったところも検証していきたい。その際にはユニバーサルデザインの視点も持った上で検討を進めていく。

(委員) P. 67 に地域内交通は「既存の公共交通を補完」と書かれており、基幹交通や幹と「運行ルートやエリアの重複は避けます」とあるが、限られた資源の中で実現していくには事業 14「地域の輸送資源の活用検討」と併せて実施したほうがよいのではないかと考える。地域にどれくらいの資源があるのかを把握した上で、地域内交通の検討に臨んだ方がよいと考える。

(副会長) P. 66 の「地域内交通導入支援制度とは」のところで、「地域住民・団体等は、組織の立ち上げや地域内交通の導入に向けて主体性を持って検討し、導入後の運営や利用促進を担います」と書かれているが、そもそも市民に新しいネットワークの考え方が浸透する必要があると考える。こういった状態であれば持続可能なのかというところは明示的に書いた方がよい。地域の住民の考え方、社会背景を含む新しいネットワークの考え方に対する理解促進をきちんと考え、定着するための意識啓発や生活スタイルの変容をいかに起こすのかといったところは書かれたほうがよいと思う。

⇒(事務局) 委員と副会長のご意見に関して、補完とネットワークについてご説明させていただく。今回地域内交通の役割を補完としているのは、限られたニーズに対応する枝葉の交通の役割自体が基幹交通や幹の補完という位置づけであるからである。誰もが使えるが、想定するメインのターゲットは絞って制度を構築していくイメージを持っている。現時点でのターゲット層としては高齢者や子育て層などを想定し検討しているが、その地域にあった地域内交通を考えていくべきであり、単純に横の地域で同じ内容のものが展開されるものではないと考えている。地域ごとに様々な特色がある中で、試行錯誤を重ねて取り組んでいく内容ではないかと考えている。

市民の公共交通への理解もパイロット事業を実施する過程においてじわじわと浸透していくのではないかと考えている。市民の中でも、地域の移動手段の確保に興味があって、自分たちがまず動き出そうとする人を中心に市民間において考え方を共有し、広げていくというのが1つの手ではないかと思っているところである。

(会長) 地域内交通というのは、P. 3(計画の対象交通手段)を見ると、この計画における対象範囲である一方、特定の方を対象とした移動手段となる福祉移動サービスとは、「連携調整します」と記載がある。先ほどの意見は、連携調整というのは具体的に何をするのかという意見であったように感じた。

事業 13 は「地域内交通制度の導入」と記載されているが、実際に制度の検討を行う内容はパイロット事業中で一定程度完結すると感じた。制度は最後にできるものであるため、事業名としてはパイロット事業を前面に出してもよいのではないかと感じた。素案の段階では変えられないかもしれないが、継続して検討いただきたい。

(委員) P. 47、事業一覧について、市民にこれを見ていただくことを考えたときに、どの事業が一番大事な事業なのかわかりにくいと感じた。すべて大事な取り組みだと思うが、現実的に5年間やっていく中で、どれに重きを置いてやっていくかというところがあると思う。見せ方として、メリハリをつけてわかりやすくなるとよいと思う。

関連する施策について、必要な機能の検討があってもよいのではないかと感じた。そうすれば都市計画マスタープランとの連携も図れるのではないか。

指標について対象期間が5年間ということで、人口変動はそこまでのないため、現状維持を目標にすることはよいと思うが、現状のままの利用の頻度だと公共交通が維持されないと思うので、市民にそういうところをアピールしていくことが意識啓発にもつながると思う。定量的に示すのは難しいと思うが、バス運転手の担い手不足や利用者の減少について、実際どの程度切迫していて、どの程度利用者が減ってしまうと維持できないのかという状況をもう少し全面に出してもよいと感じた。

(委員) 各事業の関係機関、団体のところに、「バス事業者」、「市」、「市民」と記載があり、P. 49 の多様な関係者による連携・協働のところと文言は大体一致するが、「バス事業者」だけ、P. 49 に記載がないのが気になった。

(副会長) P. 69、自転車の走行環境の整備は公共交通の運行の安全性にもつながるということで公共交通の計画の中にこれを書く意義があるということだが、シェアサイクルのことに言及している事業もあるので、シェアサイクルの利用者の安全性確保についても書いていただくと自転車活用推進計画との差別化が図れると考える。

P. 73、案内サインについて、維持管理するということもあるが、タイトルのところに「利活用」のこを入れたほうがよい。「認知され、利活用してもらうため、立川駅周辺案内マップの配布などの周知」と書いてある。案内マップの配布もよいが、商工会との連携を強め、小売店の方に対しホームページのアクセスページでの活用を促進するなど、使う方の数を増やすのが一番よいのではないか。

事業 23 (P. 77)、「市民協働による移動手段の検討体制の構築」とあるが、事業 13 と重複感がある。内容を見ると、くるりんバスのことと地域内交通となっている。事業 2 と事業 13 と重複しているような印象を受けるが問題ないか。

P. 79、バリアフリーに関して、前回の私の発言を踏まえて庁内で検討いただいた結果、現状の記載となったということを理解した。バリアフリーの対象となるのは、国交省のガイドラインでは主に3つである。1つ目は旅客施設、2つ目は車両、3つ目、道路である。立川のこの計画では旅客施設と車両に関しては記載されているが、道路のこと

	<p>に関して全く触れられていない。立川駅の北口、南口を見ても、ペDESTリアンデッキをつないでいくという話があってサインはあるのだが、1階部分のバリアフリーは課題を感じている。ウォークブルや拠点づくりの話もあると思うが、面的な移動の円滑性を考えるときに、せめて駅の周りの道路のバリアフリー化は記述いただきたい。</p> <p>(事務局) 素案については、原案まで修正の余地があると考えている。いただいたご意見は、すぐに対応できるものと時間を要するものがある。議会への資料提出には1週間を切っている状況で対応が難しいので、今回と同じものを出させていただき、パブリックコメントで12月25日から1月20日までご意見をいただく。委員からいただいた宿題も含めて、そこですべて回答をつけて協議会に諮らせていただく。</p> <p>・その他 (今後のスケジュール)</p> <p>(事務局) 次回第7回協議会は令和8年2月25日(水)の15:00より予定している。会場についてはたましん RISURU ホールの第6・7会議室で開催する。後日開催通知でご案内する。</p>
<p>担当</p>	<p>産業まちづくり部地域公共交通担当課 電話 042-523-2111 (内線2282)</p>